DZIENNIK URZĘDOWY
MINISTERSTWA KOMUNIKACJI

Warszawa, dnia 15 listopada 1945 r. — Nr 15

TREŚĆ:

A.

DZIAŁ OGÓLNY.

128

Okólnik Nr 54 Prezesa Rady Ministrów z dnia 19 września 1945 r. o stanowisku Wojewodów w świetle obowiązujących przepisów prawnych.

Na tle stosowania w praktyce Dekretu Polskiego Komitetu Wyzwolenia Narodowego z dnia 21 sierpnia 1944 r. o trybie powołania władz administracji ogólnej I-ej i II-ej Instancji (Dz. U. R. P. Nr 2, poz. 8) i ustawy z dnia 11 września 1944 r. o organizacji i zakresie działania rad narodowych (Dz. U. R. P. Nr 5, poz. 22) została podniesiona przez jedno z Ministerstw wątpliwość co do roli i stanowiska wojewody jako władzy i reprezentanta Rządu na obszarze wojewódzkim.

W związku z powyższym wyjaśniam co następuje:

Wymienione na wstępie akty prawne, zmieniając częściowo rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 19 stycznia 1928 r. — o organizacji i zakresie działania władz administracji ogólnej, nie uchyliły ani nie zmieniły postanowień art. 9 i następnych tego rozporządzenia w odniesieniu do stanowiska Wojewodów jako władzy i jako przedstawiciela Rządu. Wojewodą zatym na obszarze podległego mu Województwa jest nadal przedstawicielem Rządu i Szefem administracji ogólnej. Jako przedstawiciel Rządu Wojewoda ma prawo i obowiązek wyłącznego reprezentowania Rzadu oraz koordynowania działalności całej administracji państwowej na obszarze Województwa w myśl programu działania Rządu. Pod tym względem uprawnienia wojewody niczym nie zostały naruszone trybem powoływania i odwoływania wojewodów oraz ustanowieniem ich zależności od Rad Narodowych pod względem kontroli społecznej i podleganiu uchwałom i decyzjom wchodzącym w zakres właściwości samorządu.

Komunikując o powyższym, proszę Obywateli Ministrów o ścisłe przestrzeganie wymienionego stanowiska prawnego, a w razie nowych wątpliwości wynikających przy stosowaniu rozporządzeń o organizacji i zakresie działania władz administracji ogólnej, o uprzednie uzgodnienie stanowiska ze mną, jako czynnikiem odpowiedzialnym za jednolitość realizacji programu działalności Rządu.

Nr I-1 — 0/24/45.

129

Okólnik Nr 27 Prezydium Rady Ministrów z dnia 17 maja 1945 r. o Monitorze Polskim.

Zawiadamia się, że z dniem 15 kwietnia 1945 r. ukazuje się Monitor Polski Dziennik Urzędowy Rzeczypospolitej Polskiej.

W związku z powyższym wyjaśnia się: Monitor Polski zamieszcza materiał urzędowy, którego ogłoszenie w Monitorze Polskim przewidziane jest przez przepisy prawne, jak również publikację i ogłoszenia płatne, drukowane w nim obowiązkowo jako w Dzienniku Urzędowym Państwa (Monitor Polski Nr 74 z 31.3.32, poz. 104).

Ponadto Monitor Polski zamieszczać może komunikaty urzędowe oraz z upoważnienia Prezesa Rady Ministrów materiał informacyjny i rozumowany.

Materiał podlegający publikacji w Monitorze Polskim należy przesyłać do redakcji Dziennika Urzędowego w Warszawie pod adresem: Redakcja MONITORA POLSKIEGO, Warszawa, Targowa Nr 63.

Materiał nadsyłać należy w czytelnych maszynopisach, przyczym każdorazowo załączyć należy pismo do redakcji, będące skierowaniem do druku z nadmienieniem w jakim dziale MONITORA POLSKIEGO treść należy zamieścić.

Na nadsyłanych materiałach winny się znajdować czytelne podpisy osób podpisujących treść podlegającą ogłoszeniu, jak również poświadczenie przez właściwego urzędnika o zgodności treści z oryginałem.

Materiał terminowy należy nadsyłać w ten sposób iżby pomiędzy wysłaniem go a ukazaniem się w MONITORZE Polskim upłynął okres przynajmniej dni 7-miu. Poszczególne urzędy, instytucje i tp., nie mające siedziby w m. st. Warszawie mogą kierować materiał, podlegający ogłoszeniu do oddziału redakcji Monitora Polskiego w Łodzi, ul. Piotrkowska 102 a.

Nr I 1 — 73/8/45.

130

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 19 października 1945 r. w sprawie zamawiania pieczęci urzędowych w Mennicy Państwowej.

Podaje się do wiadomości co następuje: Prezes Rady Ministrów w okólniku Nr 58 z 6.X.1945 r. Nr B.U.A. IV-C 1 wyjaśnił, że zgodnie z § 17 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 20 czerwca 1928 r. o pie-

częciach urzędowych (Dz. U. R. P. Nr 65, poz. 593) — władze naczelne, władze, urzędy, zakłady, instytucje i przedsiębiorstwa państwowe podległe bezpośrednio władzom naczelnym kierują zamówienia na pieczęcie do Mennicy Państwowej bezpośrednio i bez obowiązku uzyskiwania zgody innego urzędu lub władzy.

Nr I 1 — 9/42/45.

131

Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 23 września 1945 r. o uzupełnieniu zarządzenia z dnia 10 lipca 1945 r. o zezwoleniu „Polskiemu Biuru Podróży Orbis" na sprzedaż biletów nakładu własnego.

Niniejszym zarządzam:

Po ustępie 2 zarządzenia Ministerstwa Komunikacji z dnia 10 lipca 1945 r. o zezwoleniu „Polskiemu Biuru Podróży Orbis" na sprzedaż biletów nakładu własnego (Dz. Urz. M. K. Nr 9, poz. 70) dodaje się nowy ustęp 3 o brzmieniu:

„60-dniowy termin ważności odnosi się jedynie do biletów nakładu własnego t. zw. zeszytowych, składających się najmniej z 2 kuponów".

W związku z tym zmienia się numerację dotychczasowego ust. 3 na 4 i 4 na 5.

Nr I 5—200/33/45.

132

Okólnik Ministra Komunikacji z dnia 1 września 1945 r. o zniesieniu działów mieszkaniowych w wydziałach aprowizacji i zaopatrywania dyrekcyj okręgowych kolei państwowych.

Niniejszym zarządzam:

§ 1.

W wydziałach aprowizacji i zaopatrywania dyrekcyj okręgowych kolei państwowych znosi się działy mieszkaniowe. Odtąd sprawy mieszkaniowe mają być załatwiane w działach budynków w wydziałach drogowych dokp i w oddziałach drogowych kolei państwowych.

§ 2.

W związku z postanowieniami § 1 należy w zarządzeniu Kierownika Resortu Komunikacji, Poczt i Telegrafów z dnia 13 października 1944 r. w sprawie utworzenia wydziałów aprowizacji i zaopatrywania (Dz. Urz. M.K. z 1945 r. Nr 3 poz. 28) skreślić w § 3 pkt. 4 wyrazy „4. Mieszkaniowy".

§ 3.

Zarządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem 15 października 1945 r.

Nr I 1 — 140/21/45.

DZIAŁ PERSONALNY.

133

Okólnik Nr. 40 Prezesa Rady Ministrów z dnia 16 lipca 1945 r. o urlopach funkcjonariuszów państwowych.

Do wszystkich Ob.Ob. Ministrów.

W związku z podniesionymi przez niektóre Ministerstwa wątpliwościami w sprawie praw urlopowych funkcjonariuszów państwowych, wyjaśniam, co następuje:

1.

Prawo do korzystania z urlopów przysługuje wszystkim funcjonariuszom państwowym zarówno mianowanym na stałe, jak i prowizorycznym, praktykantom oraz kontraktowym (art. art. 36—38 i 105 ustawy o państw. służbie cywilnej oraz art. 5 (4) dekretu P.K.W.N. z dnia 27.XII.1944 r. Dz. U.R.P. Nr 16, poz. 89).

2.

Prawo do pierwszego urlopu wypoczynkowego powstaje po przesłużeniu w służbie państwowej przez funkcjonariusza państwowego przynajmniej jednego roku.

3.

(1) Urlopy wypoczynkowe dla funkcjonariuszów państwowych powinny być udzielane w wymiarach, ustalonych przepisami art. art. 36 i 105 ustawy o państw. służbie cywilnej, przy czym lata służby, stanowiące podstawę do wymiaru urlopu, oblicza się na zasadzie art. 14 powołanej ustawy.

(2) Do wymiaru urlopu wypoczynkowego można zaliczyć wszystkie urlopy, udzielone w ciągu roku, z wyjątkiem krótkich urlopów dla załatwienia ważnych spraw osobistych, rodzinnych i majątkowych, nie przenoszących jednorażowo 3-ch dni.

4.

(1) W roku bieżącym należy udzielić urlopów wypoczynkowych wszystkim funkcjonariuszom, którzy po wyzwoleniu Kraju spod oku-

pacji rozpoczęli służbę państwową przed dniem 31.XII.1944 r.

(2) W wyjątkowych, indywidualnie rozpatrzonych wypadkach, mogą Ob.Ob. Ministrowie lub kierownicy podległych Im władz, urzędów i instytucyj — w/g swego swobodnego uznania — udzielić urlopów wypoczynkowych również tym funkcjonariuszom państwowym, przyjętym do służby po dniu 31 grudnia 1944 r., którzy wykażą się działalnością niepodległościową lub pracą zawodową, wykonywaną z pożytkiem dla Narodu Polskiego w okresie okupacji.

5.

(1) Władza służbowa może na podstawie art. 36 ustawy o państwowej służbie cywilnej, odmówić udzielenia funkcjonariuszowi państwowemu urlopu wypoczynkowego w pełnym wymiarze, lub częściowo z ważnych przeszkód służbowych. Przepisy te mogą być wyjątkowo obecnie zastosowane również do całego zespołu funkcjonariuszów odnośnego urzędu lub poszczególnych jego komórek organizacyjnych, jeżeli początkowy stan organizacyjny urzędu lub inne ważne interesy służbowe tego bezwzględnie wymagają.

(2) Niewykorzystanie z powyższych powodów przez funkcjonariuszów państwowych urlopów wypoczynkowych należy w miarę możności uwzględnić przy wymiarze urlopu wypoczynkowego w roku następnym (ust 3 art. 37 ustawy o państw. służbie cywilnej).

6.

W żadnym wypadku nie należy funkcjonariuszom państwowym wypłacać wynagrodzenia (odszkodowania) za niewykorzystane urlopy, gdyż urlopy należą się funkcjonariuszom państwowym dla wypoczynku i regeneracji sił do pracy, a nie do uzyskania w miejsce wypoczynku jakiegoś ekwiwalentu pieniężnego; wydatek Skarbowy na ten cel nie miałby żadnego pokrycia w ustawie.

Nr Pers. 2/6023/45.

134.

Okólnik Ministra Komunikacji z dnia 29 września 1945 r. o urlopach wypoczynkowych dla pracowników PKP.

(1) Upoważniam dyrekcje okręgowe kolei państwowych i urzędy P.K.P. podległe bezpośrednio M.K. do udzielania pracownikom przedsiębiorstwa P.K.P. urlopów wypoczynkowych.

(2) Prawo do urlopu wypoczynkowego przysługuje:

1) pracownikom etatowym, stałym i praktykantom przedsiębiorstwa P.K.P. na podstawie § 47 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 1 stycznia 1934 r. o stosunku służbowym pracowników przedsiębiorstwa P.K.P. (Dz. U. R. P. Nr 4, poz. 33), oraz na zasadach, ustalonych w rozporządzeniu Ministerstwa Komunikacji z dnia 3 października 1929 r. w sprawie urlopów wypoczynkowych (Dz. Urz. M. K. Nr 17, poz. 165), z późniejszymi zmianami, którym to pracownikom w myśl cyt. § 47 ust. (1) należy się coroczny urlop dla wypoczynku w następującym wymiarze:

a) pracownikom umysłowo pracującym oraz pracownikom pełniącym służbę wyczerpującą szczególnie system nerwowy, mającym:

od 1 do 3 lat służby — przez 14 dni
„ 3 „ 10 „ „ „ 21 „
„ 10 „ 20 „ „ „ 28 „
przeszło 20 „ „ „ 35 „

b) innym pracownikom, mającym:

od 1 do 3 lat służby — przez 8 dni
przeszło 3 „ „ 15 „

2) pracownikom umownym — na podstawie ustawy z dnia 16 maja 1922 r. o urlopach dla pracowników zatrudnionych w przemyśle i handlu w brzmieniu obwieszczenia Ministra Opieki Społecznej z dnia 25 października 1933 r. (Dz. U. R. P. Nr 94 poz. 735) w następujących wymiarach:

a) pracownikom umysłowym po półrocznej pracy 2 tygodnie urlopu płatnego, a po rocznej lub więcej — jeden miesiąc urlopu,

b) pracownikom fizycznym 8 dni urlopu po co najmniej rocznej pracy, a 15 dni urlopu po 3-letniej nieprzerwanej pracy,

c) pracownikom młodocianym i uczniom warsztatowym, poniżej lat 18, po roku pracy nieprzerwanej 14 dni urlopu.

(3) **Prawo do pierwszego urlopu wypoczynkowego powstaje po przesłużeniu w służbie kolejowej przynajmniej jednego roku.** W roku bieżącym należy udzielić urlopów wypoczynkowych pracownikom, którzy po wyzwoleniu kraju spod okupacji rozpoczęli służbę kolejową przed dniem 31 grudnia 1944 r. W wyjątkowych indywidualnie rozpatrzonych wypadkach, mogą być udzielone urlopy wypoczynkowe w b. r. również pracownikom, przyjętym do służby po dniu 31 grudnia 1944 r., którzy wykażą się działalnością niepodległościową lub pracą zawodową, wykonywaną z pożytkiem dla Narodu Polskiego w okresie okupacji.

(4) Podstawą do wymiaru urlopu wypoczynkowego stanowi czas zaliczony do służby do dnia udzielenia urlopu wypoczynkowego, przy czym do czasu służby zalicza się czas służby do dnia 1 września 1939 r. — zaliczony i podlegający zaliczeniu według dotychczasowych przepisów. Czas służby ustala się w braku innych dowodów na podstawie kwestionariusza, złożonego przez pracownika przy ponownym przyjęciu na służbę.

(5) Do wymiaru urlopu wypoczynkowego można zaliczyć wszystkie urlopy, udzielone w ciągu roku, z wyjątkiem krótkich urlopów okolicznościowych dla załatwienia ważnych spraw osobistych i rodzinnych, nie przenoszących siedem dni w roku.

(6) Właściwa władza służbowa może odmó-

wić udzielenia pracownikowi urlopu wypoczynkowego w całości lub części i przesunąć urlop wypoczynkowy na okres późniejszy z ważnych przeszkód służbowych, w szczególności w związku z pilnymi robotami nad odbudową, w służbie drogowej z przekuciem torów, w służbie ruchu z kampanią jesienną, z przejęciem eksploatacji od władz radzieckich, przewozem węgla i innymi ważnymi przewozami, w służbie warsztatowej — pilną naprawą taboru i t. p. Z tych względów, jak również ze względu na początkowy stan organizacyjny, zwłaszcza na terenie ziem nowoprzyłączonych, urlopy wypoczynkowe można wyjątkowo wstrzymać całym obsadom jednostek służbowych.

(7) Niewykorzystane urlopy wypoczynkowe powinny być w miarę możności udzielone pracownikom w roku następnym, ponieważ urlopy wypoczynkowe należą się pracownikom dla wypoczynku i regeneracji sił do pracy.

(8) Uchyla się okólnik Kierownika Resortu Komunikacji, Poczt i Telegrafu z dnia 1 września 1944 r. w sprawie urlopów (Dz. Urz. M. K. Nr 2, poz. 9).

Nr Pers. 2/6823/45.

135

Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 20 października 1945 r. w sprawie wykonania rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 22 września 1945 r. o dodatku przejściowym do zaopatrzeń emerytalnych i odszkodowań za nieszczęśliwe wypadki pracowników przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe".

Na podstawie § 3 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 22 września 1945 r. o dodatku przejściowym do zaopatrzeń emerytalnych i odszkodowań za nieszczęśliwe wypadki pracowników przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe" (Dz. U. R. P. Nr 43, poz. 242) zarządzam co następuje:

1) Do § 1.

Do dodatków przejściowych, należnych z mocy rozporządzenia z dnia 22 września 1945 roku ma prawo każda osoba, której przyznano i wypłaca się choć jedno z następujących świadczeń: zaopatrzenie emerytalne, zaopatrzenie wdowie, zaopatrzenie sieroce, odszkodowanie za nieszczęśliwe wypadki, wypłacanych na podstawie przepisów emerytalnych dla pracowników „P.K.P.", t. j. rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 8.VII.1932 r. (Dz. U. R. P. Nr 61, poz. 577), z późniejszymi zmianami i rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 28.I.1934 r. (Dz. U. R. P. z 1936 r. Nr 20, poz. 169), z późniejszymi zmianami; wyżej cytowane rozporządzenie nie dotyczy natomiast świadczeń wypłacanych na podstawie innych tytułów prawnych i nie obejmuje zatem osób pobierających dary z łaski, (na podstawie aktu, w którym nie powołano przepisów emerytalnych dla pracowników „P.K.P."), renty z Kasy Emerytalnej dla robotników Kolei Państwowych b. dz. pr., oraz renty wypadkowe wypłacane na podstawie przepisów o odpowiedzialności kolei za nieszczęśliwe wypadki doznane w służbie przez pracownika, którego stosunek służbowy był prywatno-prawny.

Jeżeli wdowa pobiera zaopatrzenie wdowie i zaopatrzenie sieroce dla sierot — to dodatek przejściowy przyznaje się oddzielnie do każdego zaopatrzenia.

Jeżeli zaś emerytowi, wdowie lub sierocie przysługuje prawo do zaopatrzenia i odszkodowania za nieszczęśliwe wypadki — to dodatek przejściowy wymierza się od łącznej kwoty zaopatrzenia emerytalnego i odszkodowania za nieszczęśliwe wypadki, zaopatrzenia wdowiego i odszkodowania za nieszczęśliwe wypadki lub zaopatrzenia sierocego i odszkodowania za nieszczęśliwe wypadki, dla każdego uprawnionego oddzielnie.

Dodatek przejściowy wymierza się od całkowitej kwoty przyznanego świadczenia, a nie wypłacanego w zaokrągleniu.

Przykład:

Suma przyznanego świadczenia wynosi 100 zł. 25 gr., a wypłacanego wynosi ca 100 zł. Dodatek więc przejściowy należy wymierzyć od sumy 100 zł. 25 gr. w kwocie 300 zł., a nie od sumy 100 zł. w kwocie 250 zł.

2) do § 2.

Jeżeli wdowa pobiera zaopatrzenie wdowie dla siebie i zaopatrzenie sieroce dla pozostałych sierot — to łączna suma świadczeń nie może przekraczać łącznej kwoty uposażenia zasadniczego z dodatkiem wojennym i dodatkami rodzinnymi (na tyle osób, ile pobiera świadczenia emerytalne), należnej pracownikowi „P.K.P." w czynnej służbie w grupie uposażenia albo kategorii płacy odpowiadającej grupie uposażenia albo kategorii płacy, od której zostało wymierzone zaopatrzenie wdowie, sieroce lub odszkodowanie za nieszczęśliwe wypadki.

Przepis powyższy ma zastosowanie również do emerytów, z tym jednak zastrzeżeniem, że przy ustalaniu wysokości łącznej kwoty uposażenia pracownika w czynnej służbie dodatek rodzinny oblicza się tylko na jednego członka, t. j. dla żony.

P r z y k ł a d I.

Po zmarłym emerydzie, który pobierał zaopatrzenie według 12 grupy uposażenia za 35 lat wysługi emerytalnej należałoby się z obliczenia:

wdowie — zaopatrzenie	75	zł.	—	gr.	mies.
plus dodatek przejściowy	250	„	—	„	„
sierocie a — zaopatrzenie	18	„	75	„	„
plus dodatek przejściowy	250	„	—	„	„
sierocie b — zaopatrzenie	18	„	75	„	„
plus dodatek przejściowy	250	„	—	„	„
sierocie c — zaopatrzenie	18	„	75	„	„
plus dodatek przejściowy	250	„	—	„	„
sierocie d — zaopatrzenie	18	„	75	„	„
plus dodatek przejściowy	250	„	—	„	„
razem	1.400	zł.	—	gr.	mies.

Pracownik w czynnej służbie w 12 grupie uposażenia przy 5 członkach rodziny pobiera:

uposażenie zas.	150.—
dodatek wojenny	350.—
„ rodzinny	500.—
razem	1.000.— zł.

Wypłacać zaś jednak można tylko 1.000.— to jest do wysokości uposażenia pracownika w czynnej służbie, będącego w tej samej grupie uposażenia co zmarły emeryt.

Przykład II.

Emeryt, który pobierał zaopatrzenie emerytalne za 35 lat wysługi emeryt. i odszkodowanie za utratę 70% zdolności do pracy w związku z nieszczęśliwym wypadkiem i któremu świadczenia te wymierzono od 6 grupy uposażenia — obecnie będzie przysługiwało:

zaopatrzenie emerytalne	335 zł. — gr.
odszkodowanie za nieszczęśliwe wypadki	117 „ 25 „
razem	452 zł. 25 gr.
plus dodatek przejściowy	400 „ — „
ogółem	852 zł. 25 gr.

ale wypłacać można tylko 835 zł. miesięcznie, t. j. do wysokości uposażenia pracownika w czynnej służbie, będącego w tej samej grupie uposażenia co emeryt.

Pracownik w czynnej służbie w 6 grupie uposażenia przy 1 członku rodziny (żona) pobiera:

uposażenie zas.	335.—
dodatek wojenny	400.—
„ rodzinny	100.—
ogółem	835.—

3) Do § 4.

Dodatek przejściowy przyznaje się od 1 września 1945 r. z potrąceniem kwot zaliczek, wypłaconych we wrześniu i październiku 1945 roku, na podstawie zarządzeń Ministra Komunikacji z dnia 6 września 1945 r. Nr Pers. 3a(7768)45 i z dnia 4 października 1945 roku Nr Pers. 3a(7768)45.

Jeżeli kwota wypłaconych zaliczek przewyższa kwotę należnego dodatku przejściowego za miesiąc wrzesień i październik 1945 r. — to nadwyżkę należy zarachować, jako bezzwrotną jednorazową zapomogę na wydatki z dz. II, rozd. 11, § 2.

Do niniejszego rozporządzenia załącza się następujące wzory:

1) Wzór tabeli do wymiaru dodatku przejściowego.

2) Wzór orzeczenia w sprawie przyznania dodatku przejściowego.

Nr Pers. 3/09/2/45.

Wzór.

TABELA

do wymiaru dodatku przejściowego na podstawie rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 21 września 1945 r. (Dz. U. R. P. Nr 43, poz. 242).

Od 1 września 1945 r.

Nazwisko i imię . . . .
Stanowisko służbowe . . . .
Grupa uposażenia . . . .
Wysokość zaopatrzenia emerytaln. . . . . . zł . . . gr
„ „ wdowiego . . . . . zł . . . gr
„ „ sierocego . . . . . zł . . . gr
dla sieroty 1) . . . . ur. . . . . . zł . . . gr
„ „ 2) . . . . ur. . . . . . zł . . . gr
„ „ 3) . . . . ur. . . . . . zł . . . gr
„ „ 4) . . . . ur. . . . . . zł . . . gr
„ „ 5) . . . . ur. . . . . . zł . . . gr
Wysokość odszkodowania za nieszczęśliwe wypadki dla emeryta. . . . . zł . . . gr
Wysokość odszkodowania za nieszczęśliwe wypadki dla wdowy. . . . . zł . . . gr
Wysokość odszkodowania za nieszczęśliwe wypadki dla sieroty 1). . . . . zł . . . gr
„ 2). . . . . zł . . . gr
„ 3). . . . . zł . . . gr
„ 4). . . . . zł . . . gr
„ 5). . . . . zł . . . gr

Kwota przyjęta dla wymierzenia dodatku przejściowego:
dla emeryta wynosi ....zł ...gr ....zł dod. przejśc.
dla wdowy wynosi ....zł ...gr ....zł dod. przejśc.
dla sieroty wynosi ....zł ...gr ....zł dod. przejśc.
Należna łączna suma dodatku przejściowego i świadczeń emerytalnych wynosi . . . .zł...gr
Uposażenie pracownika w służbie czynnej w .... grupie uposażenia (kategoria płac) wynosi . . . .zł...gr
Do wypłaty suma dodatku przejściowego i świadczeń emerytalnych wynosi . . . .zł...gr
a to z uwagi na postanowienia § 2 cytowanego na wstępie rozporządzenia.

. . . . , dn. . . . . . . 194... r.

Naczelnik Biura Personalnego

Sporządził:
Sprawdził:

Kierownik Działu Zaopatrzeń

odręcznie

Biuru Finansowemu

w miejscu

do odnotowania w arkuszu likwidacyjnym zmian wysokości świadczeń emerytalnych, spowodowanych dodatkiem przejściowym i natychmiastowego zwrotu niniejszego.

. . . . , dn. . . . . . . 194... r.

Kierownik Działu Zaopatrzeń

Odręcznie.

BIURU PERSONALNEMU

w miejscu

po odnotowaniu w arkuszu likwidacyjnym niniejszym zwracam

. . . . dn. . . . . 194 . . . r.

Kierownik Działu Likwidacji

W arkuszu odnotował
likwidator . . . .

Wzór.

Dyrekcja Okręgowa
Kolei Państwowych

. . . .

. . . .

P 1

. . . . dn. . . . . 194 . . . r.

Do

Ob. . . . .

. . . .

Na podstawie §§ 1, 2, 3 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 22 września 1945 r. o dodatku przejściowym do zaopatrzeń emerytalnych i odszkodowań za nieszczęśliwe wypadki pracowników przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe" (Dz. U. R. P. Nr 43, poz. 242) przyznaję Ob. od pierwszego września 1945 dodatek przejściowy w wysokości . . . . zł. miesięcznie, wypłacany razem z zaopatrzeniem emerytalnym, wdowim, sierocym dla sierot . . . .
odszkodowaniem za nieszczęśliwe wypadki, dodatkiem ekonomicznym na żonę w łącznej kwocie . . . . zł. . . . . gr. miesięcznie..

Dla ustalenia wysokości dodatku przejściowego przyjęto przyznane i wypłacane Ob. na podstawie prawomocnego orzeczenia . . . .
zaopatrzenie emerytalne i odszkodowanie za nieszczęśliwe wypadki w łącznej kwocie . . . . zł. . . . . gr.
zaopatrzenie wdowie i odszkodowanie za nieszczęśliwe wypadki w łącznej kwocie . . . . zł. . . . . gr.
zaopatrzenie sieroce i odszkodowanie za nieszczęśliwe wypadki w łącznej kwocie . . . . zł. . . . . gr. miesięcznie dla każdej sieroty.

Z uwagi na postanowienia § 2 cytowanego na wstępie rozporządzenia Rady Ministrów łączna kwota dodatku przejściowego i wyżej wymienionych świadczeń będzie wynosić . . . . zł. . . . . . gr. miesięcznie, t. j. do wysokości uposażenia zasadniczego pracownika „P.K.P." w czynnej służbie w grupie uposażenia (kategorii płacy), odpowiadającej grupie uposażenia (kategorii płacy), od której zostało wymierzone zaopatrzenie emerytalne, wdowie, sieroce i odszkodowanie za nieszczęśliwe wypadki łącznie z dodatkiem wojennym i dodatkami rodzinnymi dla żony i . . . . . dzieci, t. j. na tyle osób, ile jest uprawnionych do jakichkolwiek świadczeń emerytalnych.

Równocześnie potrąca się Ob. wypłacone na podstawie zarządzenia Ministra Komunikacji z dnia 6.IX.1945 Nr Pers. 3a(7768)45 i z dnia 4.X.1945 Nr Pers. 3a(7768)45 w miesiącach wrześniu i październiku 1945 zaliczki na omawiany wyżej dodatek przejściowy do wysokości kwoty, odpowiadającej kwocie dodatku przejściowego za miesiąc wrzesień i październik 1945. Nadpłatę w kwocie . . . . zł. zarachowuje się, jako bezzwrotną jednorazową zapomogę. Podstawa: rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 20.X.1945 Nr Pers. 3(09(1)45 w sprawie wykonania rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 22 września 1945 o dodatku przejściowym do zaopatrzeń emerytalnych i odszkodowań za nieszczęśliwe wypadki.

Od powyższej decyzji służy Ob. prawo wniesienia odwołania za pośrednictwem wymienionej wyżej Dyrekcji do Ministerstwa Komunikacji w ciągu dni 14, licząc od dnia następującego po dniu otrzymania niniejszego pisma.

. . . ., dn. . . . . 194 . . . r.

Naczelnik Biura Personalnego

---

*) Niepotrzebne skreślić.

136

Okólnik Ministra Komunikacji z dnia 17 października 1945 r. o biletach jednorazowych dla rodzin pracowników PKP. przeniesionych na ziemie odzyskane.

Upoważniam dyrekcje okręgowe kolei państwowych do wydawania pracownikom, przeniesionym do zachodnich i północnych dyrekcji o.k.p. na tereny ziem odzyskanych i sprowadzającym swe rodziny do miejscowości nowego przydziału służbowego, biletów bezpłatnych na przejazd jednorazowy od poprzedniego miejsca zamieszkania do miejscowości nowego przydziału służbowego pracownika na terenach ziem odzyskanych dla krewnych pracownika (rodzice, rodzeństwo, inni krewni) lub powinowatych oraz dla sierot — dzieci innych rodziców, pozostających na **całkowitym i wyłącznym utrzymaniu pracownika**, po uprzednim przedstawieniu dowodów władz administracyjnych, stwierdzających pozostawanie tych osób na utrzymaniu pracownika.

Należy wydawać bilety tej klasy, która przysługuje pracownikowi i tylko na przejazd w jednym kierunku, bez prawa powrotu.

Bilety należy zaopatrywać w stempel odciśnięty na widocznym miejscu o treści „ważny za okazaniem nie kolejowego dowodu tożsamości osoby". Termin ważności biletu jest jednomiesięczny.

Nr Pers. 2/6248/45.

DZIAŁ RUCHU KOLEJOWEGO.

137

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 13 października 1945 r. o wydaniu nowego „Wykazu skrótów telegraficznych dla oznaczenia władz, urzędów i organów kolei państwowych".

Ministerstwo Komunikacji zarządza co następuje:

Skróty telegraficzne dla oznaczenia władz, urzędów i organów kolei państwowych wymienia załączony Wykaz.

Okólnik niniejszy wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Z tym dniem traci moc obowiązującą załącznik Nr V do „Przepisów służby telegraficznej i telefonicznej R 10".

Nr IV 4/503/10.

Załącznik do Okólnika Ministerstwa Komunikacji z dnia 13.X. 1945

W Y K A Z

skrótów telegraficznych dla oznaczenia władz, urzędów i organów kolei państwowych

Nr IV 4/503/10

A. WŁADZE I ORGANA CENTRALNE

Minister	K
Wiceminister	KW
Gabinet Ministra	KG
Główna Inspekcja Ministerstwa Komunikacji	KI
I Departament Ogólny	KA
II „ Finansowy	KF
III „ Handlowo-Taryfowy	KH
IV „ Ruchu Kolejowego	KR
V „ Utrzymania i Budowy Kolei	KU
VI „ Mechaniczny	KM
VII „ Zasobów Kolejowych	KZ
VIII „ Elektrotechniczny	KT
IX „ Dróg Kołowych	KK
X „ Dróg Wodnych	KN
XI „ Lotnictwa Cywilnego	KL
Rada Techniczna	KRT
Biuro Personalne	KP
„ Wojskowe	KBW
„ Odszkodowań i Likwidacji	KOL
„ Aprowizacji i Zaopatrywania Pracowników Komunikacji	KAZ
„ Sanitarne	KS
„ Planowania	KPŁ
Komendant Główny Ochrony Kolei Państwowych	KO
Państwowy Instytut Hydrologiczno-Meteorologiczny	IHM
Centralne Biuro Taryf i Rozrachunków Zagranicznych P.K.P.	CBR
Centralne Biuro Obrachunków Wagonowych	CBO
Centralne Biuro Statystyki Przewozów P.K.P.	CBS
Centralne Biuro Wyrównawcze	CBW
Wyższa Komisja Dyscyplinarna	KKD
Prokurator Wojskowy P.K.P. przy Min. Komunikacji	KWP
Wydział Turystyki	KWT

Skrót Ministerstwa Komunikacji w telegramach służbowych komunikacji międzynarodowej „Polfer Warszawa".

B. DYREKCJE OKRĘGOWE KOLEI PAŃSTWOWYCH

Dyrektor Kolei Państwowych	N
Wicedyrektor	NW
Delegat Sztabu Głównego	GSD
Prokurator Wojskowy przy D.O.K.P.	NWP

I. Wydział Ruchu

Naczelnik Służby	R
1) Kierownik Działu Ogólnego	RA
2) „ „ Pasażerskiego	RP
3) „ „ Przewozów Towarowych	RW
4) „ „ Technicznego	RT
5) „ „ Statystycznego	RZ
Starszy Kontroler Służby Ruchu	RKS
Starszy Instruktor Służby Ruchu	RIS
Dyspozytor Ruchu D.O.K.P.	RD
Naczelnik Oddziału Ruchowo-Handlowego	RO
Kontroler Ruchu	RK
Kontroler Gospodarki Wagonowej	RGW
Dyspozytor Ruchu Oddziałowy	ROD
Instruktor Służby Ruchu	RI
Zawiadowca stacji	RS
Dyżurny ruchu	RSP

II. Wydział Mechaniczny

Naczelnik Służby	M
1) Kierownik Działu Ogólnego	MA
2) „ „ Parowozowego	MP
3) „ „ Wagonowego	MW
4) „ „ Technicznego	MT
Starszy Kontroler Mechaniczny	MKS
Naczelnik Warsztatów Głównych	MF
Naczelnik Oddziału Mechanicznego	MO
Naczelnik lub Zawiadowca Parowozowni	MD
Naczelnik Wagonowni	MOW
Kontroler Mechaniczny	MK
Dyspozytor Parowozowni	MPD
Dyspozytor Wagonowni	MPW
Maszynista Instruktor	MI

III. Wydział Drogowy

Naczelnik Służby	D
1) Kierownik Działu Ogólnego	DA
2) „ „ Podtorza i Mostów	DM
3) „ „ Nawierzchni i Stacyj	DS
4) „ „ Budynków	DB
5) „ „ Inwestycyjnego	DI
6) „ „ Pomiarowego	DP
Starszy Kontroler Drogowy	DKS
Naczelnik Oddziału Drogowego	DO
Kontroler Drogowy	DK
Kierownik Nasycalni Materiałów Drzewnych	DN
Starszy Zawiadowca Odcinka Drogowego	DZS
Zawiadowca Odcinka Drogowego	DZ
Zawiadowca Budynków	DG
Naczelnik Warsztatów Drogowych	DF

IV. Wydział Handlowo-Taryfowy

Naczelnik Służby	H
1) Kierownik Działu Ogólnego	HA
2) „ „ Taryfowego	HT
3) „ „ Ekonomiczno - Handlowego	HH
4) „ „ Reklamacyjnego	HR
Starszy Kontroler Przewozowo - Taryfowy	HKS
Kontroler Przewozowy	HKP
Kontroler Taryfowy	HKT
Rewizor Pociągów	HRP
Kierownik Ajencji Celnej	HC
Kierownik Ekspedycji Towarowej	HE
Kierownik Stacji Miejskiej	HM

V. Wydział Zasobów

	Naczelnik Służby	Z
1)	Kierownik Działu Ogólnego	ZA
2)	„ „ Zakupów	ZZ
3)	„ „ Magazynowego	ZMG
	Kontroler Zasobów	ZK
	Naczelnik Głównego Magazynu Zasobów	ZG
	Zawiadowca Magazynu Druków	ZD
	Zawiadowca Filialnego (pomocniczego) Magazynu Zasobów	ZF
	Kierownik Biura (Działu) Węglowego	ZW

VI. Wydział Sanitarny

	Naczelnik Służby	S
1)	Kierownik Działu Ogólnego	SA
2)	„ „ Lecznictwa i Higieny	SL
	Kierownik Szpitala Kolejowego	SS
	„ Sanatorium Kolejowego	SK
	„ Centralnej Przychodni Lekarskiej	SC
	„ Pracowni Psychotechnicznej	SP
	Lekarz Rejonowy	SR
	Felczer	SF

VII. Wydział Elektrotechniczny

	Naczelnik Służby	T
1)	Kierownik Działu Ogólnego	TA
2)	„ „ Teletechnicznego	TL
3)	„ „ Zabezp. Ruchu Pociągów	TZ
4)	„ „ Silnych Prądów	TS
5)	„ „ Elektrotrakcyjnego	TR
	Starszy Kontroler Elektrotechniczny	TKS
	Naczelnik Oddziału Elektrotechnicznego	TO
	Naczelnik Odziału Elektrotrakcyjnego	TOR
	Naczelnik Warsztatów Sygnałowych	TW
	Naczelnik Warsztatów Elektrotrakcyjnych	TF
	Naczelnik Elektrowozowni	TD
	Naczelnik Akumulatorni	TAK
	Kontroler Elektrotechniczny	TK
	Starszy Zawiadowca Odcinka Sygnałowego	TCS
	„ „ „ Zabezp. ruchu pociągów	TCS
	„ „ „ Teletechnicznego	TCS
	Zawiadowca Odcinka Sygnałowego	TC
	„ „ Zabezp. ruchu pociągów	TC
	„ „ Teletechnicznego	TC
	St. Monter Sygnalizacji teletechn. i zabezp. ruchu pociągów	TMS
	Monter Sygnalizacji, teletechniki i zabezp. ruchu pociągów	TM
	Zawiadowca Odcinka Silnych Prądów	TE
	Starszy Nadzorca Przewodów	TNS
	Nadzorca Przewodów	TN

VIII. Wydział Kolei Wąskotorowych

	Naczelnik Służby	W
1)	Kierownik Działu Ogólnego i Ruchowo-Handlowego	WA
2)	„ „ Drogowego	WD
3)	„ „ Mechanicznego	WM
	Kontroler Kolei Wąskotorowych	WK
	Zarządzający Koleją Wąskotorową	WZ

Dla oznaczenia urzędów i stanowisk personelu liniowego kolei wąskotorowych, należy używać skrótów ustanowionych dla linii normalnotorowych z dodaniem na początku litery „W" naprzykład: Zawiadowca stacji „WRS".

IX. Wydział Aprowizacji i Zaopatrywania

	Naczelnik Służby	G
1)	Kierownik Działu Ogólno-Organizacyjnego	GA
2)	„ „ Aprowizacji	GW
3)	„ „ Zaopatrywania	GZ
	Kontroler Wydziału Aprowizacji	GK
	Kierownik Ośrodka Aprowizacyjnego	GO
	„ Punktu Rozdzielczego	GR

A. Biuro Personalne

	Naczelnik Biura	A
1)	Kierownik Działu Ogólno-Organizacyjnego	AA
2)	„ „ Obsad	AO
3)	„ „ Ewidencji i Kwalifikacji	AE
4)	„ „ Zaopatrzeń	AZ
	Kontroler Personalny	AK
	Kancelaria Dyrekcji	AKD

O. Samodzielny Referat Ochrony Kolei

Komendant Okręgowy Ochrony Kolei Państw.	O
„ Oddziałowy Straży Kolei Państw.	OO
„ Rejonowy Straży Kolei Państw.	OR

F. Biuro Finansowe

	Naczelnik Biura	F
1)	Kierownik Działu Ogólnej Kontroli Finansowej	FA
2)	„ „ Kontroli Wpływów i Kas	FW
3)	„ „ Likwidacji Uposażeń	FL
4)	„ „ Budżetu i Księgowości	FB
5)	„ „ Ewidencji i Kontroli Materiałów	FM
	Kierownik Kasy Dyrekcyjnej	FD
	Kontroler Finansowy	FK
	Kasjer Stacyjny	FS

B. Biuro Kontroli Dochodów

	Naczelnik Biura	B
1)	Kierownik Działu Gospodarczego i Kontroli Kas	BA
2)	„ „ Pasażerskiego	BP
3)	„ „ Towarowego	BT
4)	„ „ Rewizyjnego	BR
5)	„ „ Reklamacyjnego	BL
6)	„ „ Buchalteryjnego	BB
	Starszy Kontroler Dochodów	BKS
	Kontroler Dochodów	BK
	Kontroler Kas	BF

P. Biuro Prawne

	Naczelnik Biura	P
1)	Kierownik Działu Ogólno-Prawnego	PA
2)	„ „ Cywilno-Procesowego	PP
3)	„ „ Gruntowego	PG

BW. Biuro Wojskowe

	Naczelnik Biura	BW
1)	Kierownik Działu Ogólno-Organizacyjnego	BWA
2)	„ „ Transportowego	BWT
3)	„ „ Technicznego	BWD
4)	„ „ O. P. L. G.	BWL

D. Dyrekcja Odbudowy W. W. K.

Dyrekcja Odbudowy Warszawskiego Węzła Kolejowego	NOW

DZIAŁ BUDOWY I UTRZYMANIA KOLEI.

138

Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 27 września 1945 r. o zatwierdzeniu „Przepisów projektowania i budowy kolei normalnotorowych użytku publicznego".

Niniejszym zatwierdzam „Przepisy projektowania i budowy kolei normalnotorowych użytku publicznego", które ukażą się w osobnym wydaniu.

Przepisy niniejsze wchodzą w życie z dniem 1 grudnia 1945 r. Jednocześnie tracą moc obowiązującą „Przepisy projektowania i budowy kolei normalnotorowych użytku publicznego" wprowadzone rozporządzeniem Ministra Komunikacji z dnia 8 października 1935 r. (Dz. U. R. P. M. K. Nr 40, poz. 209), oraz zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 26 marca 1937 r. w sprawie norm obciążenia przy obliczaniu mostów kolejowych (Dz. U. R. P. M. K. Nr 11, poz. 125) i zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 26 marca 1937 r. w sprawie podstaw do wyznaczenia wielkości otworów mostów i przepustów na małych rzeczkach i suchych parowach (Dz. Urz. M. K. Nr 11, poz. 128).

Nr RT 2/21/45.

139

Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 27 września 1945 r. o zatwierdzeniu „Przepisów oględzin okresowych i naprawy bieżącej rozjazdów".

Niniejszym zatwierdzam „Przepisy oględzin okresowych i naprawy bieżącej rozjazdów", które ukażą się w osobnym wydaniu.

Przepisy niniejsze wchodzą w życie z dniem 1 grudnia 1945 r. Z tym dniem tracą moc obowiązującą „Przepisy oględzin okresowych i naprawy bieżącej rozjazdów", wprowadzone rozporządzeniem Ministra Komunikacji z dnia 18 grudnia 1931 r. (Dz. Urz. M. K. Nr 2, poz. 13).

Nr RT 23/9/45.

DZIAŁ DRÓG KOŁOWYCH.

140

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 2 października 1945 r. o wprowadzeniu planów liniowych zamiast opisów dróg.

Celem stworzenia ewidencji dróg, uwzględniającej dane, odpowiadające najszerzej pojętym wymaganiem sprawozdawczości, wprowadza się dla dróg państwowych, wojewódzkich i powiatowych wykonanie przez powiatowe i miejskie zarządy drogowe planów liniowych, które należy opracować według załączonej do niniejszego okólnika: „Instrukcji dla opracowania planów liniowych dróg i posługiwania się nimi" oraz według wzoru planu liniowego.

Plany liniowe winny być sporządzone oddzielnie dla odcinka każdej drogi według kategorii na terenie powiatu, czy w granicach miasta wydzielonego, według stanu na koniec sezonu robót 1945 roku, z ważnością na okres dziesięciu lat gospodarczych od 1945—46 do 1954—55, po czym na następne 10-ciolecie należy je opracować na podstawie nowych matryc.

Terminy wykonania planów liniowych dla poszczególnych kategorii dróg czy szlaków zostaną podane w oddzielnym piśmie okólnym.

Nr IX U — 4103/2.

Załącznik do okólnika Ministerstwa Komunikacji z dnia 2 października 1945 roku Nr IX U.—4103/2.

INSTRUKCJA

dla opracowania planów liniowych dróg i posługiwania się nimi.

Plany liniowe należy opracować w 2-ch egzemplarzach dla dróg państwowych, wojewódzkich i powiatowych, zgodnie z wzorem, oddzielnie dla odcinka każdej drogi, leżącego w granicach powiatu i oddzielnie w granicach miasta wydzielonego.

Wydział komunikacyjny urzędu wojewódzkiego i powiatowy, czy miejski zarząd drogowy przechowują w swych aktach po jednym egzemplarzu planu liniowego. Dla poszczególnych szlaków i dróg Ministerstwo Komunikacji może zażądać wykonania i nadesłania po jednym lub więcej egzemplarzy planów liniowych.

Plany liniowe zastąpią dotychczas obowiązujące plany dróg i wykazy stanu dróg, wprowadzone okólnikiem M. R. P. z dnia 9 maja 1921 r. Nr XII—368 w sprawie oznaczania i kilometrowania dróg (Nest. Tom I str. 152), zawierając wszystkie te dane, które w pracy administracji drogowej są potrzebne.

Na całość planu liniowego jak podaje wzór, składają się:

1) wyprostowany plan sytuacyjny drogi i pasa drogowego, umieszczony pośrodku wysokości sekcji, wykonany w skażonej podziałce i zawierający, wykreślone przy pomocy znaków, podanych w „Objaśnieniu znaków", wszystkie części składowe drogi, jej urządzenia i przynależności;

2) wykaz opisowych i cyfrowych danych, naogół zmiennych w czasie, których plan nie ujmuje, a dotyczących rodzaju i typu nawierzchni, szerokości części składowych drogi w ob-

rębie jej korony, grubości nawierzchni twardej, spadków podłużnych itp., wykaz ten umieszczony jest ponad planem sytuacyjnym;

3) wykaz ważniejszych robót, wykonanych w poszczególnych latach 10-lecia, jakim danym opracowanie planu liniowego ma służyć, umieszczony przed planem sytuacyjnym.

Przy opracowaniu planu liniowego należy posługiwać się wzorem oraz poniższymi wskazówkami:

Forma zewnętrzna. Plan liniowy wykonuje się na podłużnym pasie papieru, dostatecznie mocnego, aby mógł służyć przez okres 10-ciu lat, wysokości 29,7 cm, złożonym w sekcje normalne, t. j. o szerokości 21 cm i wzmocnionym w miejscach składania przy pomocy podklejanych pasków płótna. Plan wklejony jest swą sekcją nagłówkową w sztywną tekturową okładkę o grzbiecie szerokości odpowiedniej do grubości planu po złożeniu. Tytułowa strona okładki posiada napis wytłaczany lub w ostateczności zwyczajnie drukowany, o treści podanej na wzorze.

Sposób wykonania. Plany liniowe należy sporządzać na odbitkach z matrycy, wykonanej na kalce i przechowywanej w powiatowym lub miejskim zarządzie drogowym, przy czym matrycą powinna zawierać tylko te linie, napisy i cyfry, które nie podlegają zmianom (patrz niżej „Oznaczenia planu sytuacyjnego" i dalsze objaśnienia). Matrycy planu nie należy składać w sekcje, lecz przechowywać zwiniętą w rulon.

Układ. Poczynając od lewej strony do prawej, rozpoczyna plan sekcja nagłówkowa, przyklejona częścią swej szerokości do okładki, po niej następuje „Objaśnienie znaków", po nim — właściwy plan liniowy z wyżej wymienionymi wykazami, rysowany według wzrastających kilometrów, biegnących od lewej strony do prawej, bez względu na usytuowanie drogi w stosunku do stron świata. Jeżeli dana droga, w obrębie tego samego powiatu, przebiega również przez teren miasta wydzielonego, nie zaczynając się i nie kończąc w jego obrębie, obydwa jej odcinki należy umieścić na tym samym planie liniowym z zaznaczeniem przerwy, jak na granicach powiatów i z podaniem nazwy miasta wydzielonego.

Odcinki dróg przebiegające, zaczynające się lub kończące na terenie miasta wydzielonego, powinny posiadać oddzielne, opracowane i przechowywane przez miejskie zarządy drogowe, plany liniowe.

Ostatnie sekcje z prawej strony planu sytuacyjnego, zawierają tabelę z danymi statystycznymi dla odcinka drogi.

Podziałka. Wyprostowany plan sytuacyjny wykonany winien być w skażonej podziałce: szerokość — zawsze 1 : 1.000, długość — w podziałce zmiennej: i normalnie 1 : 10.000, dla odcinków zaś o większym zagęszczeniu punktów charakterystycznych i znaków — do — 1 : 5.000. W tym ostatnim wypadku należy podziałkę zmieniać na pełnym kilometrze, podając z obu jego stron przyjęte podziałki.

Odstępstwa od podziałki długości stosuje się tylko:

1) przy rysowaniu dróg odgałęziających się od danej drogi, których szerokość rysuje się w kierunku długości drogi zasadniczej stosując do ich szerokości podziałkę, jak dla szerokości drogi zasadniczej, t. j. 1 : 1.000 lub, dla dróg szerszych 1 : 2.000 z zaznaczeniem obok nich tej zmienionej podziałki;

2) przy oznaczaniu mostów do 50 m długości, dając im wymiary, przyjęte we wzorze (mosty ponad 50 m długości należy rysować w podziałce długości przyjętej dla drogi); w obu tych wypadkach należy oś drogi i początek mostu (licząc od początku kilometrowania) umieszczać na rysunku na pikietach, odpowiadających im w rzeczywistości, t. j. zgodnie z przyjętym dotychczas sposobem oznaczania.

Oznaczenia planu sytuacyjnego. Wszystkie oznaczenia barwne i cyfrowe planu sytuacyjnego należy wykonywać dwoma sposobami: te, które dotyczą części składowych drogi lub urządzeń z nią związanych, podlegających zmianom, należy wykonywać starannie ołówkiem kreślarskim i kredkami, t. j. w sposób umożliwiający ich wytarcie przy pomocy gumki i umieszczenie na ich miejsca nowego oznaczenia; do nich należą oznaczenia dróg gruntowych, nawierzchni żwirowanej, bitej, brukowanej, klinkierowej, zwykłej, z płyt kamienno-betonowych i bitumorów, kolejek prowizorycznych itp.; oznaczenia wanych powierzchniowo lub półwgłębnie, toczęści składowych drogi i urządzeń, które z punktu widzenia rodzaju materiału, techniki wykonania i programu robót inwestycyjnych należy zaliczyć do stałych, należy wykonać przy pomocy trwałej techniki rysowniczej, t. j. farbami wodnymi i tuszem czarnym lub kolorowym.

Te same uwagi odnoszą się do liczb, oznaczających pikiety punktów charakterystycznych drogi, opisów mostów niestałych, przewidywanych w ciągu 10-lecia do przebudowy i t. p. Naprzykład: pikiet graniczy między nawierzchnią z półkostki bazaltowej na zaprawie cementowej i dywanika bitumicznego winien być wypisany tuszem, zaś między tymże dywanikiem bitumowanym i nawierzchnią smołowaną powierzchniowo, jako mający ulec zmianie — ołówkiem.

Drzewka przydrożne i żywopłoty po posadzeniu ich należy na planie oznaczyć ołówkiem; dopiero po 2, 3-ch latach, gdy jest gwarancja, że się przyjęły i nie uległy zniszczeniu, można je oznaczyć tuszem.

Ze względu na brak rozróżnienia w oznaczeniu materiału i typu przepustów, należy w opisie ich ponad planem sytuacyjnym podawać materiał i typ przepustów.

Pikiety punktów charakterystycznych. Wobec tego, że ze względów ewidencyjnych, kosztorysowania itp. konieczne jest posiadanie dokładnego pikietażu punktów charakterystycznych drogi, czego nie można odczytać z podziałki planu, pomad nim, prostopadle do osi drogi,

możliwie w jednej linii, należy wypisywać pikiety początku i końca poszczególnych rodzajów nawierzchni i zmian ich szerokości, początku i końca podkładu kamiennego drogi bitej, początku mostu, osi przepustu, skrzyżowania z koleją, początku i końca łuku, przełomów, miejsc zawiewanych i płotków odśnieżnych, granic administracyjnych itp.

Cyfry z oznaczeniem początku i końca płotków odśnieżnych i odcinków zagrożonych przez zaspy śnieżne, oraz żywopłotów wypisuje się bezpośrednio przy nich.

Kierunki stron świata. Celem zorientowania się w położeniu poszczególnych odcinków drogi w stosunku do stron świata, położenie każdego odcinka oznacza się strzałkami, skierowanymi na północ, umieszczonymi po północnej stronie drogi. Dla odcinków krótszych wystarczy jeden znak dla prostej, ograniczonej dwoma łukami, dla odcinków zaś dłuższych należy jeden znak umieszczać co 2 — 3 sekcje rysunku.

Wykaz danych opisowych i cyfrowych wypełnia się trwale lub prowizorycznie według tych samych zasad co i oznaczenie planu sytuacyjnego, tj. podlegające zmianom — ołówkiem, stałe — tuszem. (Linie rubryk wypełnia się nb. tuszem).

W rubryce pierwszej **„Rodzaj i typ nawierzchni"** należy podawać określenia ściślejsze niż to podają oznaczenia planu sytuacyjnego, np. dla bliższego sprecyzowania, z jakiego materiału wykonana jest nawierzchnia, oznaczona na planie ogólnie jako dywanik bitumiczny, pisze się w tej rubryce „komdrobit", „bimbit", „termak" itp. Rubryki te, dotyczące **szerokości drogi w koronie, jezdni i opasek** wypełnia się w miejscach załamań ich jedną cyfrą, w miejscach zaś raptownego przejścia z jednej szerokości w drugą — dwiema cyframi.

Grubość nawierzchni według danych z ostatniego pomiaru, lub gdy aktualnych danych brak — z pomiaru, specjalnie w tym celu wykonanego, należy podawać: dla początku i końca danego rodzaju nawierzchni oraz na każdym kilometrze w 3-ch miejscach tj. na setkach 1-ej, 5-ej i 9-ej. Dla nawierzchni brukowanych wszelkich typów, klinkierowych i z płyt betonowych grubości nawierzchni, równą wysokości elementów znormalizowanych, zastosowanych przy budowie jezdni podaje się na początku i końcu odcinka; wyjątkowo, przy dłuższych ciągach — co 2—3 sekcje. Dla dróg gruntowych nieżwirowanych grubości nawierzchni się nie podaje.

Rubrykę **„Spadki podłużne jezdni"** wypełnia się w sposób przyjęty dla profilu podłużnego drogi, tj. w formie ułamka, z nachyleniem linii w kierunku spadku. Dla dróg o nawierzchni twardej, których projekty wg. jakich zostały one wybudowane, znajdują się w posiadaniu zarządu drogowego, należy podawać spadki wszystkie; dla pozostałych dróg o nawierzchni twardej i gruntowych — tylko spadki, wynoszące 5 proc. i wyżej, uzupełniając rubrykę stopniowo, z okazji pomiarów spadkami mniejszymi od 5 proc.

Ostatnia, **wolna rubryka wykazu**, przeznaczona jest dla danych, specjalnie dla pewnej kategorii dróg czy szlaków wymaganych — np. stopnia zniszczenia nawierzchni itp.

Wykaz wykonanych ważniejszych robót wypełnia się w sposób trwały, tj. tuszami i farbami wodnymi.

Pierwsza rubryka od góry, wiążąca bieżące dziesięciolecie z poprzednim, powinna zawierać te dane opisowe, tyczące się nawierzchni i robót, wykonanych na poszczególnych odcinkach, które dają pojęcie o czasie istnienia nawierzchni, długości okresów czasu między jedną serią robót konserwacyjnych a drugą itp.

Pozostałe rubryki wypełnia się w odpowiednich latach, zgodnie ze wskazówkami, podanymi we wzorze, niezwłocznie po definitywnym ukończeniu robót na danych odcinku, celem utrzymania egzemplarza planu liniowego, pozostającego w powiatowym lub miejskim zarządzie drogowym w stanie aktualności.

Cyfry, oznaczające ilość materiałów, zużytych przy robotach konserwacyjnych, podaje się dla pełnych kilometrów, dla odcinków zaś końcowych lub mniejszych od jednego kilometra, dla całej długości odcinka pośrodku odpowiedniego pola, oznaczającego daną robotę.

Dane statystyczne. Ostatnie sekcje planu liniowego zawierają tabelę z zestawieniem danych statystycznych dla całego odcinka drogi, podanego na planie, tj. znajdującego się na terenie powiatu, lub miasta wydzielonego.

Tabelę uaktualnia się, łącznie z całością planu liniowego (p. niżej „Uaktualnianie planów liniowych").

Cyfry w tabeli (łącznie z datą w nagłówku) wypełnia się ołówkiem, z wyjątkiem tych, które napewno nie będą podlegały zmianom w ciągu 10-lecia, a które można będzie wypełnić tuszem, a więc np. ogólna długość odcinka, jeżeli nie przewiduje się sprostowania drogi, długości odcinków o nawierzchniach ulepszonych, jeżeli całość drogi na terenie powiatu posiada już te nawierzchnie, ilości mostów i przepustów, jeżeli zostały wszystkie przebudowane na obiekty stałe itp.

Wolne rubryki tabeli służą do wpisywania tych danych statystycznych, których umieszczenie może zostać dodatkowo zarządzone, lub okazać się dla danej drogi niezbędne.

Podpisy. Wszystkie egzemplarze planów liniowych dróg muszą być u dołu zaopatrzone w datę ich ukończenia oraz podpisy kierownika powiatowego lub miejskiego zarządu drogowego i pracownika, który je opracował. Ponadto każdy egzemplarz winien posiadać stwierdzenie przedstawiciela wydziału komunikacyjnego urzędu wojewódzkiego o dokonaniu sprawdzenia planu liniowego.

Terminy ukończenia. Kolejność i terminy ukończenia planów liniowych dla poszczególnych kategorii dróg i szlaków zostaną ustalone każdorazowo przez Ministerstwo Komunikacji.

Przechowywanie planów liniowych. Plany liniowe dróg należy przechowywać pod zamknięciem; powinny one pozostawać pod opieką kierownika powiatowego zarządu drogowego, jego zastępcy, lub technika-sekretarza, łącznie z innymi materiałami ewidencyjnymi i statystycznymi.

Uzupełnianie, korygowanie i posiłkowanie się planami liniowymi przez personel zarządu drogowego może odbywać się tylko w obrębie biura w sposób gwarantujący jego całość i zabezpieczający przed uszkodzeniem. Na odcinek drogowy plan liniowy mogą zabierać dla celów inspekcyjnych władz przełożonych przedstawiciele tych władz, a personel zarządu drogowego — tylko za zgodą kierownika, wyłącznie dla porównania i sprawdzenia go z rzeczywistością, przy czym żadnych notatek i poprawek czynić na nim nie wolno.

Uaktualnianie planów liniowych. Egzemplarze planów liniowych, pozostające w zarządzie drogowym, należy uaktualniać we wszystkich czterech ich częściach bezzwłocznie po definitywnym ukończeniu robót na danym odcinku oraz sprawdzać dodatkowo przy sporządzaniu rocznego sprawozdania z gospodarki drogowej.

Egzemplarze planu liniowego, będące w posiadaniu wydziałów komunikacyjnych, urzędów wojewódzkich lub Min. Komunikacji, będzie się przesyłać do właściwych zarządów drogowych, do uaktualnienia raz do roku w listopadzie lub w grudniu, tj. po ukończeniu sezonu robót. Winny one być poprawione i zwrócone w ciągu dwóch tygodni.

Poprawki i zmiany na planach liniowych. Wszelkie poprawki i zmiany danych, zaznaczonych na planie ołówkiem lub kredkami są dokonywane przez wytarcie nieaktualnych danych przy pomocy gumki i naniesienie danych właściwych; dane, zaznaczone na planie w sposób trwały, poprawia i zmienia się jak następuje: słowne i cyfrowe dane przez przekreślenie czerwonym tuszem danych nieaktualnych i napisanie właściwych ponad nimi lub w braku miejsca — obok nich; znaki barwne, jeżeli nałożenie właściwej barwy na nieaktualną nie uda się wykonać, zmienia się przez dokładne naklejenie odpowiedniego fragmentu drogi, odbitego z matrycy i pokolorowanie go.

Plany liniowe nieaktualne po upływie 10-lecia, po przeniesieniu z nich danych na następny egzemplarz, należy przechowywać w archiwum powiatowego lub miejskiego zarządu drogowego.

141

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 20 października 1945 r. w sprawie kontroli prac i wyjazdów personelu powiatowych zarządów drogowych.

Celem usprawnienia pracy i ułatwienia kontroli prac i wyjazdów personelu technicznego powiatowych zarządów drogowych PZD Ministerstwo Komunikacji poleca wydać zarządzenie wprowadzenia, analogicznie jak to miało miejsce przed 1.9.1939 r., dzienników wyjazdów kierowników PZD i ich zastępców, techników rejonowych i nadzorców dróg i mostów oraz książeczek dróżniczych.

Dzienniki wyjazdów, oddzielnie dla każdego z wyżej wymienionych pracowników, przez nich przechowywane i wypełniane, winny posiadać rubryki, podające kategorię i Nr drogi, miejsce ich wyjazdu, datę i godzinę wyjazdu i powrotu oraz ilość kilometrów, przebytych po drogach, względnie w sprawach poszczególnych kategorii dróg.

Kierownik PZD winien nadsyłać wydziałowi komunikacyjnemu urzędu wojewódzkiego raz na miesiąc za miesiąc ubiegły wyciąg z dziennika wyjazdów, ew. przy rachunku kosztów podróży i diet.

Pozostały personel techniczny PZD winien w okresie między 1-ym a 10-ym każdego miesiąca przedstawiać kierownikowi PZD dzienniki wyjazdów do sprawdzenia wyjazdów, odbytych w miesiącu ubiegłym. Kierownik PZD czyni w dziennikach tych adnotacje o tym sprawdzeniu z ewentualnymi swoimi uwagami. Powtarzająca się zbyt mała ilość wyjazdów, w stosunku do zarządzonej może być powodem zmniejszenia, względnie wstrzymania wypłaty ryczałtu.

Książeczki dróżnicze wraz z załączonymi do nich „kontrolami wykonanych robót" i zużytej robocizny będą rozesłane wydziałom komunikacyjnym po ich wydrukowaniu. Do tego czasu należy zarządzić zużytkowanie książeczek przedwojennych, posiadanych przez dróżników, względnie, gdy ich brak, rozdanie im zeszytów mniejszego formatu z przeznaczeniem na kontrolę zadanych i wykonanych robót oraz na kontrolę wykonanych przez dróżnika każdego dnia robót i zużytej robocizny. W tej ostatniej części zeszytów zapisy, dokonywane przez dróżnika, winny być po ich wypełnieniu podkreślone, dla oddzielenia danych z jednego dnia od drugiego.

Wydane zarządzenia w tych sprawach winni kontrolować przedstawiciele wydziałów komunikacyjnych w czasie objazdów służbowych.

Nr IX 1 — 102 — 1/45.

142

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 18 października 1945 r. w sprawie utrzymania i pokrywania kosztów utrzymania dojazdów do stacji kolejowych.

Na zapytanie niektórych urzędów wojewódzkich. Ministerstwo wyjaśnia co następuje:

Według art. 13 ust. 2 ustawy z dnia 10.XII. 1920 r. o budowie i utrzymaniu dróg publicznych w R. P. (Dz. U. R. P. Nr 6, poz 32 z r. 1921); budowę i utrzymanie dróg dojazdowych do stacji kolejowych wykonywać ma Państwo, lub samorządy terytorialne, zależnie od tego, z jaką drogą państwową, czy samorządową łączy się dana stacja kolejowa.

Według art. 20 ust. 1 powołanej wyżej ustawy, koszty budowy i utrzymania dróg dojazdowych do stacji kolejowych mają być pokrywane w 2/3 częściach przez właściwy zarząd drogowy, a w 1/3 części przez zarząd kolejowy.

Na obszarze Śląska w granicach przedwojennych sprawa dojazdów kolejowych uregulowana została śląską ustawą z dnia 9 stycznia 1933 r. (Dz. U. Śl. Nr 3, p. 3), która reguluje tą sprawę w art. 16, stanowiąc, iż jeżeli w uprawnieniach o budowie linii kolejowych czego innego nie postanowiono, obowiązany jest właściwy zarząd kolejowy przyczyniać się w 1/3 części do pokrywania kosztów budowy i utrzymania dróg dojazdowych, najwyżej jednak na przestrzeni 2 km drogi.

Na obszarze Śląska przyłączonego obecnie do Polski, gdzie kategorie dróg publicznych dotychczas nie zostały ustalone, dojazdy, o których mowa, powinny być przejściowo utrzymywane staraniem i kosztem zarządów tych dróg, z którymi łączą się dane stacje kolejowe, o ile miejscowe przepisy niemieckie inaczej nie regulują sprawy utrzymania i pokrywania kosztów utrzymania dojazdów kolejowych.

Nr IX U — 3606/2.

Adres Redakcji i Administracji:
Ministerstwo Komunikacji Warszawa, Chałubińskiego 4.

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI

Prenumerata kwartalna wynosi zł 40.

Nr 1248 — Graficzna Spółdz. Pracy „Grochów", Grochowska 194. **Cena 8 zł.**